Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13605**

18. Wahlperiode 20.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13449 –

Sachstand der Bewertung der Schienenprojekte im Freistaat Sachsen im Bundesverkehrswegeplan 2030 – Zeitplan zur Fertigstellung der Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Dresden

Vorbemerkung der Fragesteller

Wichtige Hauptstrecken des sächsischen Eisenbahnnetzes sind bis heute trotz Absichtserklärungen des Bundes nicht elektrifiziert. Neben der Strecke Chemnitz– Leipzig zählen dazu weiterhin die Strecken Dresden–Görlitz–Bundesgrenze und Cottbus–Görlitz; den beiden letztgenannten Strecken kommt nach Auffassung der Fragesteller für die Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen vor dem Hintergrund der europäischen Integration eine herausragende Bedeutung zu. Die genannten drei Elektrifizierungsvorhaben sind bisher lediglich Vorhaben des so genannten Potenziellen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030. Mit der Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf kann es gelingen, diese Lücken im elektrifizierten Netz bis 2030 zu schließen. Bisher hat es der Bund allerdings versäumt, die Bewertung der genannten Schienenprojekte zeitgerecht abzuschließen. Die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 bzw. in die Projektliste des Bundesschienenwegeausbaugesetzes war daher bis heute nicht möglich, wodurch sich die weitere Planung und Umsetzung der Vorhaben weiter verzögert.

Der Ausbau der Strecke Berlin–Dresden zählt darüber hinaus zwar zu den fest disponierten Schienenprojekten des Bedarfsplans Schiene, allerdings hat der Abbruch der Planungen im Jahr 2005 das Vorhaben um Jahre zurückgeworfen, so dass sich die Fertigstellung der Ausbaustrecke bis voraussichtlich 2028 verzögert (vgl. BAHN-REPORT, Heft 5/17, S. 4 bis 6).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Erfüllt das Vorhaben ABS Cottbus–Görlitz (lfd. Nr. 11 des Unterabschnitts 2 der Anlage zum Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf?

   Wenn ja, wann erfolgt formal die Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf?

   Wenn nein, warum nicht?

2. Welche Bewertungen und Untersuchungen müssen für den Abschluss der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei der geplanten ABS Cottbus–Görlitz noch vorgenommen werden, und bis wann soll diese abgeschlossen werden?

3. Für welche Kriterien des Bewertungsmoduls A, B bzw. C der ABS Cottbus–Görlitz liegen noch keine Ergebnisse vor, und bis wann sollen diese abgeschlossen werden?

4. Welche Unterlagen vonseiten der Deutschen Bahn AG (DB AG) und des Freistaats Sachsen sind für den Abschluss der Bewertung der ABS Cottbus–Görlitz ggf. noch beizusteuern, und bis wann haben DB AG und Freistaat Sachsen die Zuarbeit zugesichert?

5. Erfüllt das Vorhaben ABS Dresden–Görlitz–Grenze D/PL (lfd. Nr. 12 des Unterabschnitts 2 der Anlage zum Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf?

   Wenn ja, wann erfolgt formal die Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf?

   Wenn nein, warum nicht?

6. Welche Bewertungen und Untersuchungen müssen für den Abschluss der NKU bei der geplanten ABS Dresden–Görlitz–Grenze D/PL noch vorgenommen werden, und bis wann soll diese abgeschlossen werden?

7. Für welche Kriterien des Bewertungsmoduls A, B bzw. C der ABS Dresden–Görlitz–Grenze D/PL liegen noch keine Ergebnisse vor, und bis wann sollen diese abgeschlossen werden?

8. Welche Unterlagen vonseiten der DB AG und des Freistaats Sachsen sind für den Abschluss der Bewertung der ABS Dresden–Görlitz–Grenze D/PL ggf. noch beizusteuern, und bis wann haben DB AG und Freistaat Sachsen die Zuarbeit zugesichert?

9. Erfüllt das Vorhaben ABS Leipzig–Chemnitz (lfd. Nr. 31 des Unterabschnitts 2 der Anlage zum Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf?

   Wenn ja, wann erfolgt formal die Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Welche Bewertungen und Untersuchungen müssen für den Abschluss der NKU bei der geplanten ABS Leipzig–Chemnitz noch vorgenommen werden, und bis wann soll diese abgeschlossen werden?

11. Für welche Kriterien des Bewertungsmoduls A, B bzw. C der ABS Leipzig–Chemnitz liegen noch keine Ergebnisse vor, und bis wann sollen diese abgeschlossen werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Welche Unterlagen vonseiten der DB AG und des Freistaats Sachsen sind für den Abschluss der Bewertung der ABS Leipzig–Chemnitz ggf. noch beizusteuern, und bis wann haben DB AG und Freistaat Sachsen die Zuarbeit zugesichert?

Die Fragen 1 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der noch offenen Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, zu der auch die Ausbaustrecken Cottbus–Görlitz, Leipzig–Chemnitz und Dresden–Görlitz–Grenze D/PL gehören, wird noch einige Zeit beanspruchen, da in der Regel umfangreiche z. B. umwelt-/bautechnische, fahrplankonstruktive und eisenbahnbetriebliche Untersuchungen erforderlich sind. Insofern liegen noch zu keinem der Bewertungsmodule abschließende Ergebnisse vor.

Die Bewertung der ABS Leipzig–Chemnitz erfolgt im Zusammenhang mit dem Projekt Deutschland-Takt im Rahmen einer fahrplanfeinen Untersuchung. Ziel ist es, im Rahmen dieser Untersuchung die o. g. Möglichkeiten für die Einrichtung eines eigenwirtschaftlich zu betreibenden Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) auf dieser Strecke konkret aufzuzeigen. Dadurch soll ein Anreiz für die DB Fernverkehr AG geschaffen werden, abweichend von ihrem bisherigen Fernverkehrskonzept und zusätzlich zur geplanten IC2-Linie Düsseldorf–Chemnitz auch SPFV-Angebote in der Relation Leipzig–Chemnitz zu entwickeln.

Im Übrigen wird auf das Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 (Projekt 2-052-V01) verwiesen.

13. Erfüllt das Vorhaben Neubaustrecke (NBS) Dresden–Prag (lfd. Nr. 26 des Unterabschnitts 2 der Anlage zum Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf?

    Wenn ja, wann erfolgt formal die Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Welche Bewertungen und Untersuchungen müssen für den Abschluss der NKU bei der geplanten NBS Dresden–Prag noch vorgenommen werden, und bis wann soll diese abgeschlossen werden?

15. Für welche Kriterien des Bewertungsmoduls A, B bzw. C der NBS Dresden–Prag liegen noch keine Ergebnisse vor, und bis wann sollen diese abgeschlossen werden?

16. Welche Unterlagen vonseiten der DB AG, Tschechiens und des Freistaats Sachsen sind für den Abschluss der Bewertung der NBS Dresden–Prag ggf. noch beizusteuern, und bis wann haben die genannten Partner die Zuarbeit zugesichert?

Die Fragen 13 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Projekt einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Dresden und Prag wurden in der Erstbewertung der für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 angemeldeten Schienenprojekte Chancen auf ein positives Ergebnis in der Nutzen-Kosten-Untersuchung eingeräumt. Das Projekt wurde daraufhin in den Potentiellen Bedarf (PB) des BVWP 2030 aufgenommen. Der Deutsche Bundestag hat es mit dieser Einstufung in den neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege übernommen. Inzwischen liegen alle für die Bewertung dieser Strecken

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

erforderlichen Informationen vor, und es wird von einem gesamtwirtschaftlich positiven Ergebnis ausgegangen.

ABS Berlin–Dresden mit Ausbau der Dresdner Bahn in Berlin

17. Welchen aktualisierten Zeitplan strebt die Bundesregierung für den Wiederaufbau der Dresdener Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde (einschließlich Mahlower Kurve) unter Berücksichtigung des derzeit erlangten Planungsstands an?

18. Welcher frühestmögliche Fertigstellungstermin ergibt sich unter der Voraussetzung, dass für den Planfeststellungsabschnitt 3 (Landesgrenze Berlin/Brandenburg–Blankenfelde) im Laufe des Jahres 2018 der Planfeststellungsbeschluss erlassen wird und mithin durchgängig Baurecht besteht?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Information der DB AG wird ab Oktober 2017 mit den bauvorbereitenden Maßnahmen zwischen Berlin-Südkreuz und Berlin-Lichtenrade begonnen. Unter der Voraussetzung der Erlangung des Baurechts für den Abschnitt 3 im Jahre 2018 rechnet die DB AG mit der Fertigstellung der Dresdner Bahn Ende 2025.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 12 und 13 auf Bundestagsdrucksache 18/11999 verwiesen.

19. Wann plant die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die noch ausstehende 2. Baustufe der ABS Berlin–Dresden, und welche Abschnitte zählen im Einzelnen dazu (bitte Abschnitte mit Angabe der Kilometrierung auflisten)?

20. Welche Investitionen sind für den angestrebten weitgehenden Ausbau der ABS Berlin–Dresden auf 200 km/h – also die vollständige Umsetzung der 2. Baustufe – noch zu tätigen?

21. Welche Planungsstände ergeben sich aktuell in den jeweiligen Abschnitten der 2. Baustufe der ABS Berlin–Dresden?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der weitere Ausbau (2. Baustufe) der Strecke Berlin – Dresden für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h umfasst die Abschnitte Blankenfelde–Wünsdorf, Bahnhof Doberlug–Kirchhain einschließlich Kreuzungsbauwerk mit der Strecke Halle–Guben und Elsterwerda–Großenhain Berliner Bahnhof mit einer Länge von insgesamt 45 km. Die drei noch ausstehenden Abschnitte befinden sich derzeit in der Vorentwurfsplanung. Die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung werden im 3. Quartal 2018 erwartet.

Aussagen zur Höhe der Investitionen für die verbleibenden Abschnitte für den Ausbau auf 200 km/h können erst nach Abschluss der Entwurfsplanung getroffen werden. Die Bundesregierung plant nach Vorlage des Baurechts in den drei Abschnitten einen zeitnahen Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

22. Wann soll die zwischen Berlin Südkreuz und Dresden-Neustadt angestrebte Fahrzeit von 74 Minuten (s. Bundestagsdrucksache 17/2094) bzw. von 80 Minuten zwischen Dresden Hbf und Berlin Hauptbahnhof fahrplanwirksam werden?

Die DB AG rechnet mit einer fahrplanwirksamen Reisezeit von 80 Minuten zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf voraussichtlich ab 2028.

23. Ist die Linienverbesserung im Bereich des so genannten Gehrener Bogens, zwecks Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h auch in diesem Abschnitt, Bestandteil weiterer Ausbaustufen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Linienverbesserung im Bereich des sog. Gehrener Bogens zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht Bestandteil des weiteren Ausbaus der Strecke.

24. Ist der Bau der Linienverbesserung (geplanter Bau des Kockelsbergtunnels) zwischen Weinböhla und Böhla wieder Bestandteil der ABS Berlin–Dresden bzw. ABS Dresden–Leipzig (VDE 9)?

Die Linienverbesserung zwischen Weinböhla und Böhla ist weiterhin Bestandteil des VDE Nr. 9. (VDE = Verkehrsprojekt Dt. Einheit)

25. Welcher Planungsstand ergibt sich für die besagte Linienverbesserung zwischen Weinböhla und Böhla aktuell, und bis wann strebt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung dazu an?

Derzeit erfolgt im Abschnitt Weinböhla–Böhla die Vorentwurfsplanug. Die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung bleiben zunächst abzuwarten. Die Bundesregierung strebt an, nach Vorlage des Baurechts mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333